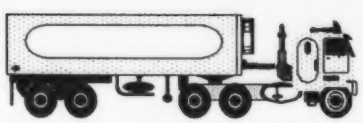
Commission
des transports
du Québec

Rapport au Ministre des transports concernant l'application de la Loi sur le camionnage pour l'année 1988



Avril 1989

90-01398/

Ce rapport a été produit par la Direction des systèmes de la Commission des transports du Québec. Les auteurs tiennent à remercier le Service de la réglementation économique du ministère des Transports pour sa collaboration.

ISBN 2-550-19688-0

Monsieur Pierre Lorrain
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport de la Commission des transports du Québec sur l'application de la Loi sur le camionnage pour l'année 1988.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le ministre des Transports,

responsable du développement régional

Marc-Yvan Côté

Québec, mai 1989

Monsieur Marc-Yvan Côté
Ministre des Transports,
responsable du développement régional
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 127 de la Loi sur le camionnage, j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport concernant l'application de la Loi sur le camionnage pour l'année 1988.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de mon profond respect.

Le Président

Maurice Ferland

Québec, avril 1989

Table des matières

Introduction 1

Chapitre 1 **Les faits saillants de l'application des nouvelles dispositions légales**

1.1 L'implantation 2
1.2 Le volume traité 3
1.3 Le remplacement des permis 4
1.4 Les cotes de sécurité 4

Chapitre 2 **Les principales modifications législatives et réglementaires depuis janvier 1988**

2.1 La procédure de délivrance des permis 6
2.2 La structure des permis 8

Chapitre 3 **L'administration des demandes**

3.1 Les décisions rendues 11
3.2 Les décisions rendues selon certains regroupements de demandes 12
3.3 Les oppositions 14
3.4 Les demandes rejetées 15
3.5 Les délais de traitement des demandes 16
3.6 Les tableaux statistiques 19

Chapitre 4 **Les détenteurs, les licences et les permis**

4.1 Les détenteurs et les permis permanents en vigueur au 31 décembre 1988 25
4.2 Les permis au voyage et temporaires émis en 1988 28
4.3 Les permis non soumis à l'intérêt public en vigueur au 31 décembre 1988 30
4.4 Les tableaux statistiques 30

Chapitre 5 **L'évolution et la structure du marché**

5.1 Les détenteurs de permis 42
5.2 Les retraits du marché en 1988 43
5.3 Les nouveaux détenteurs en 1988 44
5.4 Les tableaux statistiques 45

Conclusion 51

Introduction

L'article 127 de la Loi sur le camionnage (L.R.Q. c. C-5.1) stipule:

> "A la fin des années 1988, 1989 et 1990, la Commission effectue un examen, pour l'année en question, de l'application de la présente loi et en fait rapport, dans les quatre mois qui suivent la fin de l'année, au ministre qui dépose ce rapport à l'Assemblée nationale dans les quinze jours suivants.
>
> Le ministre pourra demander en cours d'année à la Commission d'examiner une question particulière et de fournir les renseignements indiqués dans le rapport à remettre."

Ce rapport propose, comme objectif, d'identifier les éléments significatifs de l'application de la Loi sur le camionnage et ce, dans une perspective évolutive et dans la mesure où cela apparaît dans une première année.

Les sujets suivants seront successivement traités:

- les faits saillants de l'application des nouvelles dispositions légales;
- les principales modifications législatives et réglementaires depuis janvier 1988;
- l'administration des demandes;
- les détenteurs, les licences et les permis;
- l'évolution et la structure du marché.

Afin de faciliter la lecture de ce rapport, il est à noter que partout où le mot "permis" est utilisé, celui-ci désigne à la fois, à moins d'indication contraire, le permis de camionnage local, la licence de camionnage intra-provincial ou la licence de camionnage extra-provincial.

Chapitre 1

Les faits saillants de l'application des nouvelles dispositions légales

1.1 L'implantation

La Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12) a été remplacée, en ce qui concerne le camionnage général, par la Loi sur le camionnage (L.R.Q., c. C-5.1). Le gouvernement fédéral a adopté une nouvelle loi "Loi de 1987 sur les transports routiers" (S.C. El. II, c. 35) pour remplacer l'ancienne loi intitulée "Loi sur le transport par véhicule-moteur" (S.R.C. 1970, c. M-14).

La loi fédérale s'applique aux entreprises extra-provinciales de transport qui sont exploitées à l'intérieur, à destination, en provenance ou par traversée de cette province. Cette loi est entrée en vigueur le premier janvier 1988. La partie II de cette loi autorise la Commission des transports du Québec à délivrer des licences d'exploitation pour des mouvements de transport dont l'origine ou la destination est à l'extérieur du Québec suivant une procédure et des critères déterminés. La partie III de ladite loi l'autorise par contre à délivrer à sa discrétion des licences, pour des mouvements de transport dont l'origine et la destination sont situés au Québec.

La Loi sur le camionnage du Québec s'applique à tout le camionnage sauf aux entreprises extra-provinciales dans la mesure prévue par la loi fédérale.

Le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec ont adopté chacun un règlement sur le camionnage.

La Loi sur le camionnage du Québec et le Règlement sur le camionnage sont entrés en vigueur le 13 janvier 1988. La mise en application de ces nouvelles dispositions légales a généré des modifications importantes aux procédures administratives, aux systèmes d'information et à la structure administrative de la Commission.

Dès la première semaine d'entrée en vigueur de ces dispositions légales, plus de quarante (40) demandes relatives au camionnage étaient introduites à la Commission. Les 21 et 25 janvier étaient respectivement délivrés le premier permis temporaire et le premier permis permanent.

Les premières demandes de permis soumises à l'intérêt public ont été publiées dans un quotidien circulant sur l'ensemble du territoire québécois le 27 février. Ce délai, entre la date d'entrée en vigueur de la loi et la première publication, a permis aux demandeurs qui avaient déposé une demande selon l'ancienne réglementation d'amender leur demande en fonction des nouvelles dispositions légales et ce, à l'invitation de la Commission.

Un bilan positif des premières semaines d'application de la Loi sur le camionnage peut donc ainsi être tracé.

1.2 Le volume traité

Dans la période couverte du 13 janvier au 31 décembre 1988, 7 215 demandes relatives au camionnage ont été introduites à la Commission. Ce volume est cependant comparable et même légèrement inférieur à la moyenne des cinq (5) dernières années. Toutefois, ces demandes ont été traitées beaucoup plus rapidement que par les années passées, le délai moyen de traitement ayant diminué de plus de soixante pour cent (60%). Cet aspect sera d'ailleurs développé ultérieurement.

La réduction des délais s'explique en partie par le nombre très restreint d'audiences publiques tenues. En 1988, seulement trois demandes ont été référées en audience publique alors que durant l'année financière 1986-87, plus de cinq cents (500) audiences avaient eu lieu pour entendre des affaires relatives au camionnage. Cette spectaculaire diminution est évidemment due aux nouvelles dispositions légales relatives au renversement du fardeau de la preuve, dont il sera question au prochain chapitre.

D'autre part, le volume de demandes traitées se reflète sur le nombre de permis émis en 1988. Ainsi, 7 106 permis permanents, trois cent cinquante-trois (353) permis au voyage et cent quatre-vingt-dix-huit (198) permis temporaires ont été délivrés durant cette première année d'application de la Loi sur le camionnage. Au 31 décembre 1988, les permis en vigueur délivrés selon les nouvelles dispositions législatives se répartissaient de la façon suivante: 6 050 permis permanents, douze (12) permis au voyage et quatorze (14) permis temporaires.

Ces permis ont été délivrés à plus de 1 600 détenteurs de permis émis en vertu de l'Ordonnance générale sur le camionnage (O.G.C.), à environ sept cents (700) personnes qui ont déjà détenu des permis délivrés selon l'O.G.C. mais qui étaient périmés au 31 décembre 1987 et qui ont donc effectué un retour sur le marché ainsi qu'à 1 232 nouveaux détenteurs n'ayant auparavant jamais introduit de demandes relatives au camionnage à la Commission.

Au 31 décembre 1988, 8 297 transporteurs actifs étaient inscrits à la Commission, dont 3 593 détenteurs de permis émis en vertu de la Loi sur le camionnage et 4 704 détenteurs de permis délivrés en fonction de l'Ordonnance générale sur le camionnage.

1.3 Le remplacement des permis

Selon l'article 121 de la Loi sur le camionnage, les permis délivrés en vertu de l'O.G.C. demeurent en vigueur jusqu'au 30 juin 1989 ou jusqu'à une date ultérieure fixée par décret du gouvernement, à moins qu'avant cette date la Commission n'ait délivré un permis de camionnage en remplacement d'un tel permis.

Cet article ne s'applique évidemment pas aux permis délivrés en vertu de l'Ordonnance générale sur le camionnage qui autorisent des services de camionnage spécifiquement exclus de l'application de la Loi sur le camionnage (article 1).

Il faut donc conclure que tout transporteur détenant un permis émis en fonction de l'O.G.C. en vigueur au 13 janvier 1988 doit déposer une demande à la Commission afin d'obtenir un ou des permis de camionnage en remplacement de ses anciens permis. Tout transporteur ayant négligé de le faire à la date fixée ne sera donc plus autorisé, à partir du 1er juillet 1989, à fournir des services rémunérés de camionnage.

Au cours de l'année 1988 et même depuis le début de l'année 1989, la Commission a communiqué à plusieurs reprises avec les détenteurs de permis afin de les informer de ces dispositions légales et de les inviter à déposer des demandes de permis de camionnage. De fait, des avis postaux ont été transmis en février et novembre 1988 ainsi qu'en mars 1989. L'avis de novembre 1988 a aussi été transmis à tous les procureurs inscrits aux fichiers de la Commission ainsi qu'à l'Association canadienne des avocats en transport routier. De plus, la Commission a fait publier des avis dans le quotidien "Le Devoir", et ce dans le cadre de ses publications régulières. La publication de derniers avis est aussi prévue pour le 20 mai et le 3 juin 1989.

Au 15 mars 1989, près de la moitié des 6 621 détenteurs de permis émis en vertu de l'Ordonnance générale sur le camionnage et encore en vigueur au 13 janvier 1988 avaient obtenu un permis en fonction des nouvelles dispositions légales ou avaient tout au moins introduit une demande à cet effet. En tenant compte des demandes qui ont été présentées depuis et des avis transmis ou publiés, on peut prévoir que le remplacement des permis exploités sera complété à la date prévue.

1.4 Les cotes de sécurité.

La Régie de l'assurance automobile du Québec attribue, en vertu de la Loi de 1987 sur les transports routiers, une cote de sécurité à chaque transporteur extra-provincial lors de l'introduction d'une première demande de licence extra-provinciale présentée en vertu de la nouvelle législation. Cette cote de sécurité peut être satisfaisante, conditionnelle ou insatisfaisante. Mentionnons qu'une cote satisfaisante ou conditionnelle est essentielle à l'obtention d'une licence de camionnage.

Jusqu'à maintenant, la Régie n'a émis aucune cote de nature insatisfaisante. Les transporteurs originaires du Québec reçoivent une cote satisfaisante s'ils déclarent leurs infractions relatives au Code de la sécurité routière pour les cinq (5) années précédant la demande et s'ils satisfont aux critères établis par la Régie. Les transporteurs originaires du Québec qui ne déclarent pas leurs infractions reçoivent une cote conditionnelle s'ils déposent les mesures qu'ils mettent en application ou qu'ils prévoient mettre en application pour respecter les dispositions du Code de la sécurité routière. Les transporteurs non originaires du Québec reçoivent une cote satisfaisante s'ils détiennent un permis de camionnage délivré par l'office provincial de transport de leur domicile et s'ils possèdent au moins une année d'expérience en matière de camionnage.

Le Système de contrôle des transporteurs routiers permettra de raffiner les principes d'attribution des cotes de sécurité lorsqu'il sera en fonction depuis au moins un an. Ce système, établi depuis juin 1988, compile l'ensemble des infractions commises par un transporteur relativement au Code de la sécurité routière. Son fonctionnement est comparable à celui des points d'inaptitude qui s'applique à tout conducteur au Québec.

Ainsi, la cote de chaque transporteur sera fonction du nombre de points d'inaptitude présents à son dossier. La Commission aura évidemment accès à ce fichier. De plus, il est prévu qu'elle sera avisée automatiquement de toute modification de cote touchant un transporteur.

Chapitre 2

Les principales modifications législatives et réglementaires en vigueur depuis janvier 1988

L'entrée en vigueur le premier janvier 1988 de la Loi de 1987 sur les transports routiers et le 13 janvier 1988 de la Loi sur le camionnage et des différents règlements en découlant a modifié de façon importante le cadre législatif et réglementaire de l'industrie du camionnage, en le libéralisant.

Les éléments les plus importants de ces nouvelles dispositions légales concernent les aspects suivants:

la procédure de délivrance des permis:
- les délais de traitement des demandes;
- le test d'aptitude;
- le test d'intérêt public;

la structure des permis:
- les caractéristiques générales;
- le territoire autorisé;
- les groupes de biens autorisés.

2.1 La procédure de délivrance des permis

Les délais de traitement des demandes

La Loi sur le camionnage prévoit des délais maximaux de réalisation des différentes étapes de traitement d'une demande. Pour une demande publiée sans opposition, la somme des délais maximaux entre la réception de la demande et la décision atteint quatre-vingt-un (81) jours. Pour une demande avec opposition, cette somme est de deux cent un (201) jours, à moins que l'audition de cette affaire nécessite plus d'une journée. Rappelons que dans le cadre des dispositions de l'Ordonnance générale sur le camionnage, aucun délai maximal de traitement d'une demande par la Commission n'était prévu.

Les nouveaux délais se répartissent comme suit:

- délai entre l'introduction de la demande et la publication: trente (30) jours;
- délai d'opposition, à partir de la publication: vingt et un (21) jours;

s'il n'y a pas d'opposition

- délai entre l'expiration du délai d'opposition et la décision: trente (30) jours;

s'il y a opposition

- délai entre l'expiration du délai d'opposition et la tenue d'une audience publique: soixante (60) jours;
- délai entre la fin des audiences et la décision: quatre-vingt-dix (90) jours.

L'objectif de ces dispositions est d'accélérer la procédure de délivrance des permis. Le chapitre 3 de ce rapport, intitulé "L'administration des demandes", précise d'ailleurs les données déjà évoquées au chapitre précédent sur les délais de traitement des demandes selon les nouvelles dispositions légales et selon l'Ordonnance générale sur le camionnage.

Le test d'aptitude

Tout demandeur doit établir lors de l'introduction d'une demande de permis de camionnage qu'il possède les aptitudes requises pour exploiter le permis demandé. L'analyse des renseignements fournis sur les formulaires prescrits permet d'administrer le test suivant les exigences inscrites dans la loi, dont notamment:

- la cote de sécurité;
- la couverture d'assurance;
- l'expérience en matière de camionnage;
- l'équipement routier disponible;
- les infractions commises;
- etc.

L'Ordonnance générale sur le camionnage ne prévoyait pas l'établissement d'un test d'aptitude de ce genre.

Le test d'intérêt public

Avant de délivrer un permis permanent de camionnage suivant les nouvelles dispositions légales, la Commission doit considérer l'intérêt public. C'est pourquoi les demandes de permis permanents, sauf pour certaines catégories prévues à la loi, sont publiées dans le journal "Le Devoir" afin de permettre aux parties intéressées de s'opposer dans les délais légaux.

Une opposition conduira à une audience publique seulement si l'opposant démontre à la satisfaction de la Commission que l'exploitation du permis demandé serait susceptible de nuire à l'intérêt public. Cependant, la baisse d'achalandage et de revenus que pourrait causer à l'opposant l'exploitation de ce permis ne peut être considérée comme motif d'opposition valable.

Il incombe donc à l'opposant de démontrer que le permis demandé nuirait à l'intérêt public plutôt qu'au demandeur de prouver la nécessité du service demandé. Ce renversement du fardeau de la preuve conduit à libéraliser l'accès au marché; telle était l'intention du législateur.

2.2 La structure des permis

La structure des permis, c'est-à-dire la description des privilèges conférés par la délivrance d'un permis, s'articule autour de trois concepts:

- les caractéristiques générales (classe et catégorie, mouvement et durée du permis);
- le territoire autorisé;
- les groupes de biens autorisés.

Ces mêmes caractéristiques s'appliquaient aussi aux permis délivrés en fonction de l'Ordonnance générale sur le camionnage, mais de façon généralement plus complexe, tout particulièrement en ce qui concerne l'énumération des marchandises et des territoires autorisés.

Les caractéristiques générales

Un permis de camionnage appartient à une et à une seule des classes et catégories suivantes:

- transport général public;
- transport particulier - transport à titre de principal;
- transport particulier - camionnage en sous-traitance;
- transport particulier - tirage de remorques et de semi-remorques;
- transport par une filiale;
- exploitation en corridor;
- autorisation d'exploiter temporairement.

Un permis de camionnage se limite aussi à un mouvement, soit local, intra-provincial ou extra-provincial; toutes les autorisations d'exploitation en corridor sont bien sûr extra-provinciales.

Une durée caractérise aussi un permis de camionnage, qui peut ainsi être permanent, d'une durée temporaire ou émis au voyage.

Ce concept de caractéristiques générales s'appliquait aussi aux permis émis en vertu de l'Ordonnance générale sur le camionnage. La structure en était toutefois plus complexe car les permis émis selon ces dispositions sont classifiés selon les éléments et concepts suivants (section IV de l'O.G.C.):

- classe;
- service (type de territoire);
- fréquence;
- spécialisation;
- contrat avec un manufacturier;
- voiturage.

La nouvelle structure, en créant une forme d'homogénéité, facilite la lecture, la compréhension et l'interprétation des permis.

De plus, il est à noter que les services autorisés par les anciens permis délivrés en vertu du Règlement sur le transport de produits nommés ont été intégrés aux nouvelles dispositions légales sur le camionnage.

Le territoire autorisé

Un permis de camionnage autorise son détenteur à desservir un territoire. La loi et le règlement sur le camionnage prévoient qu'un permis se rapporte à un ou plusieurs des territoires suivants:

- une ou plusieurs municipalités régionales de comté;
- une ou plusieurs communautés urbaines ou régionale;
- un ou deux districts métropolitains;
- le territoire de la Baie James;
- le territoire du Grand Nord;
- une ou plusieurs frontières (si mouvement extra-provincial).

Les permis délivrés en fonction de l'Ordonnance générale sur le camionnage étaient émis pour un type de territoire, soit un service local ou un service de longue distance de rayon, de territoire, de route, de route restreinte ou de corridor. Aucune unité territoriale clairement délimitée ne s'appliquait donc à l'ensemble des permis.

Les groupes de biens autorisés

Les groupes de biens dont le transport est autorisé sont spécifiés uniquement pour les permis de transport général public et de transport particulier - transport à titre de principal. Quarante (40) groupes de biens sont définis dans le Règlement sur le camionnage; ces groupes intègrent l'ensemble de la classification des produits, telle qu'établie par Statistique Canada.

Cette classification des marchandises tend à élargir les privilèges conférés à un permis tout en simplifiant encore une fois la lecture et l'interprétation des permis. Rappelons que les marchandises dont le transport était autorisé par les permis émis en vertu de l'O.G.C. ne correspondaient à aucun classement établi mais étaient identifiées de façon beaucoup plus restrictives sur les permis.

En résumé, la structure des permis telle qu'établie par la Loi et le règlement sur le camionnage se distingue principalement de la description des permis émis en vertu de l'Ordonnance générale sur le camionnage par les deux points suivants:

- l'élargissement des privilèges conférés, en regroupant les territoires et les marchandises en fonction d'unités plus grandes;
- la simplification de la lecture, de la compréhension et de la gestion des permis, en créant une forme d'homogénéité dans leur structure.

Chapitre 3

L'administration des demandes

Comme il a été indiqué au chapitre 1, 7 215 demandes relatives au camionnage ont été introduites à la Commission entre le 13 janvier et le 31 décembre 1988. En date du 31 mars 1989, des décisions finales d'accord ou de rejet de la demande étaient rendues pour 6 903 d'entre elles.

Ces demandes proviennent de transporteurs québécois dans soixante dix-huit pour cent (78%) des cas. Les autres transporteurs canadiens sont à l'origine de treize pour cent (13%) de ces demandes et neuf pour cent (9%) ont été déposées par des demandeurs américains.

D'autre part, le test d'intérêt public a été administré à 4 197 de ces demandes (58%), les 3 018 autres demandes n'ayant pas, aux termes de la loi, à être soumises à ce test.

On trouvera à la fin de ce chapitre différents tableaux statistiques qui précisent les données qui seront traitées ou évoquées dans les prochaines pages.

3.1 Les décisions rendues

On observe que la grande majorité des demandes sont accordées: en 1988, cette proportion s'est élevée à 93,9%, soit 6 776 demandes sur 7 215. Seulement 1,8% des demandes ont été rejetées. Enfin, 4,3% d'entre elles étaient encore en suspens ou avaient fait l'objet d'une décision autre que d'accord ou de rejet au 31 mars 1989.

Cette proportion très élevée des demandes accordées ne représente toutefois qu'une légère augmentation par rapport à la situation observée lors des dernières années d'application de l'Ordonnance générale sur le camionnage. Les statistiques de gestion de la Commission révèlent en effet que dans la période du 1er avril 1985 au 31 mars 1987, 89,6% des décisions rendues en matière de camionnage, soit 16 797 décisions sur 18 746, étaient de nature accordée ou accordée en partie. Il faut noter que cette comparaison statistique ne tient pas compte de l'ampleur de la demande de permis sollicité relativement au territoire, aux marchandises et au nombre d'expéditeurs.

Il est intéressant de noter que durant l'année 1988, des décisions ont été rendues administrativement par une personne désignée par le ministre des Transports en vertu de l'article 62 de la Loi sur le camionnage.

3.2 Les décisions rendues selon certains regroupements de demandes

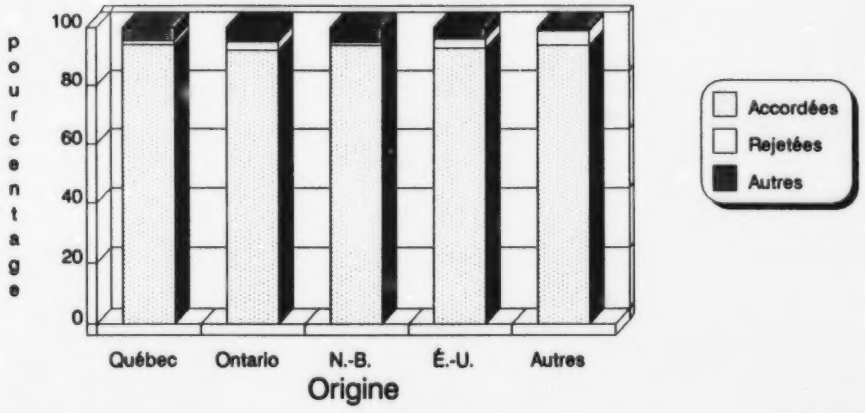
L'administration des demandes a été analysée en fonction de certains regroupements de demandes et ce, afin d'identifier si le taux de décision accordée variait d'un type de demande à un autre.

Le taux de décision accordée a donc été calculé en fonction de l'origine du demandeur, du mouvement du permis demandé ou encore en fonction du processus d'octroi.

Les variations observées en fonction de l'origine sont minimes. Quelle que soit l'origine du demandeur, les demandes sont accordées dans une proportion variant de 92,3% (Ontario) à 94,1% (Québec). Les demandes provenant de transporteurs des autres provinces du Canada ou des États-Unis ont été accordées dans respectivement 94,0% et 93,0% des cas. Ces résultats démontrent que l'administration des demandes s'effectue équitablement quant à l'origine du demandeur.

Administration des demandes

1. Selon l'origine

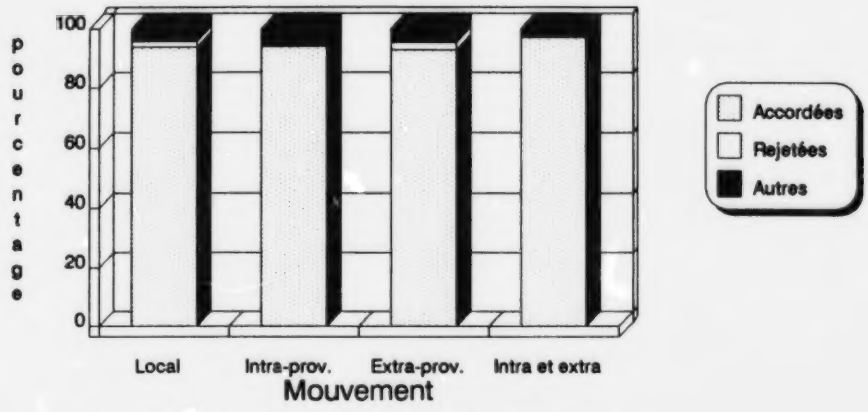


Source: "Les demandes selon l'origine et l'administration des demandes", page 21.

On calculera aussi de très faibles variations quant au taux de demandes accordées en regard des différents mouvements. En effet, la proportion est pratiquement identique pour les demandes de permis de camionnage local ou de licence de camionnage intra-provincial (respectivement 93,8% et 94,0%). Les demandes de licence de camionnage extra-provincial sont accordées à 92,8% tandis que les 1 180 demandes contenant des propositions de service à la fois intra-provincial et extra-provincial ont été accordées dans une proportion de 97,0%. Ces demandes sont toutefois assimilables aux demandes de licence de camionnage intra-provincial ou extra-provincial, et c'est pourquoi cet écart d'à peine quatre (4) points ne nous apparaît pas important.

Administration des demandes

2. Selon le mouvement



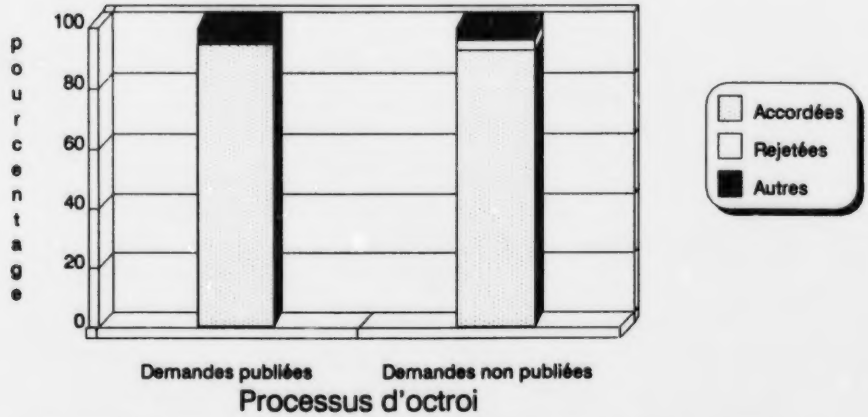
Source: "Les demandes selon le mouvement et l'administration des demandes", page 22.

Enfin, le processus d'octroi ne fait pas varier sensiblement le taux de demandes accordées. Celui-ci atteint 94,7% dans le cas des demandes publiées et 92,9% pour les demandes non soumises au test d'intérêt public.

Aucune variable significative faisant varier la proportion des demandes accordées n'a donc pu être identifiée.

Administration des demandes

3. Selon le processus d'octroi



Source: "Les demandes selon l'origine et l'administration des demandes" et "Demandes soumises à l'intérêt public selon le mouvement", pages 21 et 23.

3.3 Les oppositions

Le renversement du fardeau de la preuve constitue un des aspects fondamentaux des nouvelles dispositions législatives sur le camionnage. Il était donc prévisible que le nombre de demandes avec opposition diminue grandement dans ce nouveau cadre, en rendant la tâche des opposants beaucoup plus ardue.

Durant l'année 1988, 1 404 oppositions ont été déposées à l'encontre de cent quatre-vingt-onze (191) demandes, soit 4,6% des demandes soumises au test d'intérêt public. A titre de comparaison, dans la période du 1er juillet 1986 au 30 juin 1987, la proportion de demandes publiées avec opposition atteignait 23,2%, soit un taux cinq (5) fois supérieur.

De plus, lors des audiences sur recevabilité, la Commission a rejeté toutes les oppositions relatives à cent quatre-vingt-huit (188) demandes. Seulement six (6) oppositions concernant trois (3) demandes ont été acceptées.

Deux (2) de ces trois (3) demandes visaient la délivrance d'une licence de camionnage extra-provincial pour l'ensemble du territoire du Québec à des filiales canadiennes d'importantes entreprises américaines de transport routier. À l'audience sur recevabilité, certains opposants ont soutenu, à la satisfaction de la Commission, que la délivrance des licences demandées par ces entreprises serait en mesure de déstabiliser le marché, et donc de nuire à l'intérêt public.

Toutefois, par les décisions MCG88-00478 et MCG88-00658 rendues suite aux audiences publiques, la Commission a accordé les licences demandées. En effet, la Commission doit, lorsqu'elle apprécie l'intérêt public, privilégier les intérêts des usagers des services de camionnage. Or, elle n'a trouvé aucun élément dans la preuve déposée par les opposants qui démontre que l'exploitation des licences demandées viendrait en contradiction avec les facteurs d'appréciation de l'intérêt public tels que précisés dans la Loi sur le camionnage (article 15, alinéa 1).

La troisième demande pour laquelle au moins une opposition a été acceptée est d'une autre nature. Elle concerne une demande de permis de camionnage local auquel serait rattaché un droit de transport de matières en vrac autorisées dans un permis délivré en vertu de l'O.G.C. avant le 27 juillet 1973. L'opposition a été reçue car la délivrance de ce permis pourrait conduire à permettre une déréglementation non voulue par le législateur et parce qu'une telle situation serait nécessairement susceptible de nuire à l'intérêt public. Cette demande reste toutefois en suspens et sera entendue en audience publique.

En résumé, la première année d'application de la Loi sur le camionnage a permis à la Commission d'établir par ses décisions une jurisprudence sur la recevabilité des oppositions et sur les causes pour lesquelles au moins une opposition a été reçue. Conséquemment, il est prévisible que le nombre d'oppositions continue à diminuer pour l'année 1989.

3.4 Les demandes rejetées

Au 31 mars 1989, cent vingt-sept (127) demandes introduites en 1988 avaient été rejetées, soit une proportion de 1,8% de l'ensemble des demandes. Ces demandes se répartissent en vingt-quatre (24) demandes publiées et cent trois (103) non publiées.

Des vingt-quatre (24) demandes publiées et rejetées, onze (11) demandes avaient été introduites en vertu de l'Ordonnance générale sur le camionnage et ont été rejetées pour ce motif. La Commission a invité les personnes concernées à modifier leur demande en fonction des nouvelles dispositions législatives, mais celles-ci ont négligé de le faire. Des oppositions avaient aussi été déposées pour chacune de ces demandes. Dans les tableaux "Demandes soumises à l'intérêt public selon le mouvement" et "Demandes soumises à l'intérêt public selon l'origine et le mouvement", que l'on trouvera à la fin de ce chapitre, ces onze demandes apparaissent sous la classification "Demandes rejetées avec rejet des oppositions".

Les treize (13) autres demandes publiées et rejetées ont été introduites en vertu de la Loi sur le camionnage. Le motif du rejet réside dans l'insuffisance des preuves d'assurance. En effet, il arrive que la Commission publie des demandes sur la foi d'un dépôt ultérieur d'une telle preuve, et ce afin de ne pas en retarder le traitement. Or, dans treize (13) cas, les demandeurs n'ont pas produit le certificat requis à l'échéance du délai accordé par la Commission et par voie de conséquence n'ont pas répondu aux critères du test d'aptitude.

La majorité des demandes rejetées n'a cependant pas été soumise à la publication. Aucune ventilation précise des motifs de rejet n'a été effectuée. Certains cas typiques peuvent cependant être identifiés.

Ainsi, plusieurs demandes soumises en vertu de l'O.G.C. ont dû être rejetées. D'autre part, les demandeurs de permis temporaires n'ont pas toujours su démontrer la situation d'urgence. De plus, la Commission a dû rejeter certaines demandes de permis au voyage du fait que leurs demandeurs avaient déjà à quelques reprises obtenus de tels permis et que la délivrance de ces nouveaux permis aurait eu comme conséquence de rendre le service demandé régulier. L'insuffisance de la preuve d'assurance a aussi conduit à un certain nombre de rejets. Enfin, certaines demandes rejetées visaient l'obtention de permis de camionnage afin d'offrir un service pour lequel un tel permis n'était pas requis, notamment parce que le service proposé tombait sous les exclusions de la loi.

3.5 Les délais de traitement des demandes

La fixation par la Loi sur le camionnage de délais maximaux entre les différentes étapes de traitement des demandes a introduit de nouvelles exigences dans le fonctionnement de la Commission. Il a donc paru intéressant de mesurer les délais de traitement des demandes afin d'évaluer les progrès de la Commission à ce sujet.

Ainsi, les délais de traitement, c'est-à-dire la différence entre la date d'introduction d'une demande et la date de la décision à son sujet, ont été calculés pour les demandes publiées et les demandes non publiées. Ces calculs ont été effectués pour les demandes introduites durant deux périodes différentes, soit du 13 janvier au 31 décembre 1988 et du 1er juillet 1986 au 30 juin 1987, qui correspondent respectivement à la première année d'application de la Loi sur le camionnage et à une période d'un an couvrant une partie de la dernière année d'application de l'Ordonnance générale sur le camionnage.

Les demandes non publiées

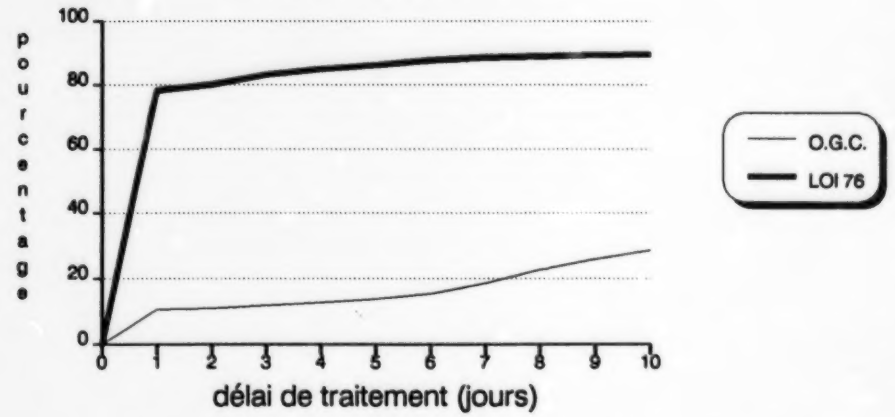
Il est normal que le délai de traitement soit plus court pour les demandes non publiées que pour les demandes publiées, du fait qu'aucun délai d'opposition n'est prescrit et qu'aucun délai administratif de publication ne se fait sentir.

Ainsi, durant l'année 1988, 62,3% des demandes non soumises au test d'intérêt public ont été traitées le jour même de leur introduction, comparativement à seulement 9,0% durant la période du 1er juillet 1986 au 30 juin 1987 alors que l'O.G.C. était toujours en vigueur. Après une semaine, ce taux atteint 86,1% mais il n'était que de 13,9% en 1986-87. Le délai moyen de traitement est maintenant de sept (7) jours, alors qu'il fallait attendre une moyenne de vingt-sept (27) jours sous les anciennes dispositions législatives.

Les deux (2) graphiques de la page suivante illustrent le pourcentage cumulé de demandes traitées en fonction du nombre de jours écoulés sous chacun des cadres législatifs, selon deux (2) échelles différentes. On peut constater qu'après cinq (5) jours, sous les nouvelles dispositions légales, il ne reste plus que les cas-limite à traiter, notamment ceux qui nécessitent une correspondance avec le client. Or, sous l'O.G.C., ce n'est qu'après cinq (5) jours que se faisait sentir une certaine croissance dans le rythme de traitement des demandes et il fallait attendre deux (2) mois pour atteindre le seuil critique d'un taux de demandes traitées de l'ordre de quatre-vingt-dix pour cent (90%).

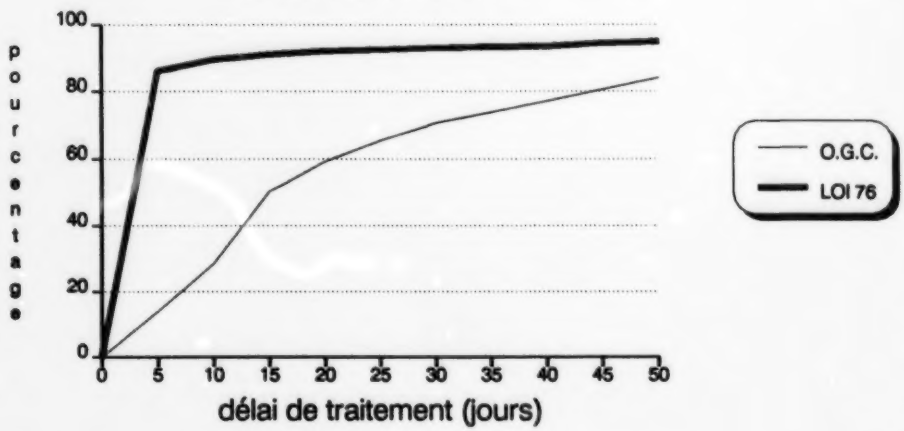
Demandes non publiées

Échelle: 0 à 10 jours



Source: compilation effectuée par la Direction des systèmes.

Échelle: 0 à 50 jours



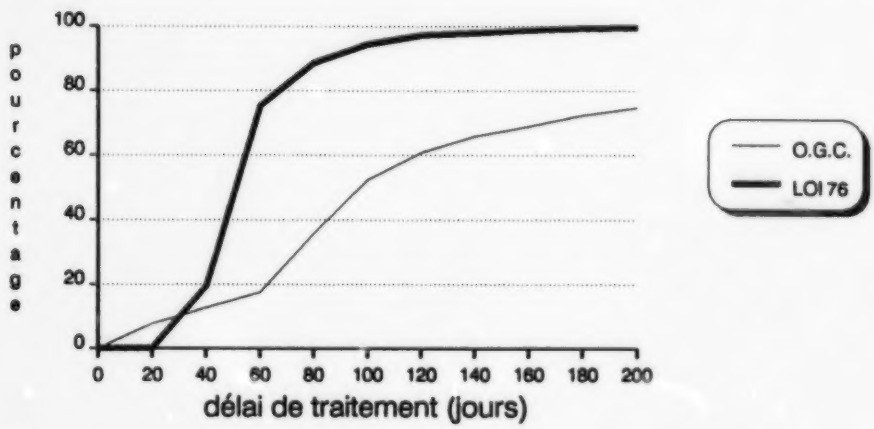
Source: compilation effectuée par la Direction des systèmes.

Les demandes publiées

Le délai de traitement d'une demande publiée a lui aussi grandement diminué durant cette première année d'application de la Loi sur le camionnage par rapport à l'Ordonnance générale sur le camionnage. Après soixante (60) jours, 75,1% des demandes sont maintenant traitées comparativement à 17,6% sous l'O.G.C.. Le seuil critique de quatre-vingt-dix pour cent (90%) est maintenant atteint après quatre-vingt-un (81) jours, au lieu de trois cent vingt (320) jours sous l'ancien cadre législatif. La moyenne s'établit maintenant à cinquante-six (56) jours, soit une baisse de plus de soixante pour cent (60%) par rapport aux cent quarante-quatre (144) jours de l'Ordonnance générale sur le camionnage.

Le graphique des demandes publiées montre bien les gains importants dans le délai de traitement des demandes. On constatera toutefois que, sous l'O.G.C., certaines demandes (7,8% pour être précis) connaissaient un délai de traitement inférieur à vingt (20) jours, ce qui est rigoureusement impossible dans le cadre de la Loi sur le camionnage, du simple fait du délai d'opposition de vingt et un (21) jours. Ces demandes étaient introduites en fonction d'une procédure qui permettait alors au demandeur de publier sa demande dans un journal de son choix, avec un délai d'opposition de dix (10) jours seulement et de présenter sa demande à la Commission **après** la publication.

Demandes publiées



Source: compilation effectuée par la Direction des systèmes.

Les causes de la réduction des délais

Certains phénomènes, à l'origine de l'importante réduction des délais de traitement et donc de l'amélioration du service à la clientèle, ont pu être identifiés.

La simplification des dispositions légales contribue certainement à réduire ces délais. En effet, ces dispositions ont conduit à une diminution importante du nombre d'oppositions reçues et d'audiences publiques tenues. De plus, les requêtes incomplètes sont maintenant retournées à l'envoyeur alors qu'autrefois, elles devaient faire l'objet d'une audition. Ces aspects permettent d'alléger sensiblement le fonctionnement des opérations de la Commission.

Une utilisation accrue de systèmes informatisés, notamment sur le plan de la teneur des permis de camionnage délivrés, peut elle aussi être identifiée comme source de diminution des délais. En effet, la saisie simplifiée des données relatives à un permis et l'automatisation de l'impression des certificats, par exemple, ont certainement joué un rôle dans cette amélioration du service à la clientèle.

En ce qui concerne les demandes soumises à l'intérêt public, un changement dans le mode de publication a conduit à des gains appréciables. Rappelons que jusqu'à la fin de l'année 1987, c'est dans le Bulletin de la Commission qu'étaient publiées l'ensemble des demandes introduites. Depuis janvier 1988, cette publication est effectuée dans un quotidien, aux frais du demandeur. C'est ainsi que le délai entre la transmission d'une demande pour publication au Bulletin de la Commission et sa publication effective variait généralement entre dix-sept (17) et vingt-quatre (24) jours, dix-sept (17) jours représentant le délai minimal. La publication sous forme de résumés dans un quotidien a permis de ramener ce délai à des valeurs situées entre trois (3) et onze (11) jours. Le simple changement de mode de publication a donc généré une réduction des délais allant de six (6) à vingt et un (21) jours pour chaque demande.

3.6 Les tableaux statistiques

On trouvera dans les prochaines pages les tableaux suivants:

- Demandes introduites en 1988 et décisions rendues;
- Demandes selon l'origine et l'administration des demandes;
- Demandes selon le mouvement et l'administration des demandes;
- Demandes soumises à l'intérêt public selon le mouvement;
- Demandes soumises à l'intérêt public selon l'origine et le mouvement.

DEMANDES INTRODUITES EN 1988 ET DÉCISIONS RENDUES

Demandes	Nombre	%	Total	%
Avec opposition:				
Opposition rejetée	188	98,4		
Opposition accueillie	3	1,6		
			191	2,6
Sans opposition:				
Demandes publiées	4 006	57,0		
Demandes non publiées	3 018	43,0		
			7 024	97,4
TOTAL			**7 215**	**100**

Décisions	Nombre	%
Accordées	6 776	93,9
Rejetées	127	1,8
Décision autre ou en suspens	312	4,3
TOTAL	**7 215**	**100**

LES DEMANDES SELON L'ORIGINE ET L'ADMINISTRATION DES DEMANDES

Administration des demandes	Québec		Ontario		N.-B.		É.-U.		Autres		Total	
	nb.	%	nb.	%	nb.	%	nb.	%	nb.	%	nb.	%
Accordées	5 296	78,2	384	5,7	221	3,3	608	9,0	267	3,9	6 776	93,9
Rejetées	78	61,4	12	9,4	2	1,6	21	16,5	14	11,0	127	1,8
Décision autre ou en suspens	252	80,8	20	6,4	12	3,8	25	8,0	3	1,0	312	4,3
TOTAL	**5 626**	**78,0**	**416**	**5,8**	**235**	**3,3**	**654**	**9,1**	**284**	**3,9**	**7 215**	**100**

LES DEMANDES SELON LE MOUVEMENT ET L'ADMINISTRATION DES DEMANDES

Administration des demandes	Local		Intra-prov.		Extra-prov.		Intra & Extra		Total	
	nb.	%	nb.	%	nb.	%	nb.	%	nb.	%
Accordées	1535	22,7	1 116	16,5	2 980	44,0	1 145	16,9	6 776	100
Rejetées	33	26,0	7	5,5	84	66,1	3	2,4	127	100
Décision autre ou en suspens	69	22,1	64	20,5	147	47,1	32	10,3	312	100
TOTAL	**1 637**	**22,7**	**1 187**	**16,5**	**3 211**	**44,5**	**1 180**	**16,4**	**7 215**	**100**

DEMANDES SOUMISES À L'INTÉRÊT PUBLIC SELON LE MOUVEMENT

Demandes	Local	Intra-prov.	Extra-prov.	Extra & Intra	Total
Demandes sans opposition:					
Accordées	1 052	1 041	1 715	0	3 808
Rejetées	3	2	8	0	13
Décision autre ou en suspens	40	51	88	6	185
Demandes avec oppositions					
Accordées avec rejet des oppositions	8	8	147	0	163
Rejetées avec rejet des oppositions	1	0	10	0	11
Référées en audience publique:					
accordées	0	0	2	0	2
refusées	0	0	0	0	0
Décision autre ou en suspens	7	1	7	0	15
TOTAL	**1 111**	**1103**	**1 977**	**6**	**4 197**

DEMANDES SOUMISES À L'INTÉRÊT PUBLIC SELON L'ORIGINE ET LE MOUVEMENT

Demande	Québec		Ontario		N.-B.		É.-U.		Autres		Total	
	Local & Intra	Extra	Intra	Extra	Intra	Extra	Intra	Extra	Intra	Extra	Local & Intra	Extra
Demandes sans opposition:												
accordées	2 024	1 239	27	177	12	43	12	158	18	98	2 093	1 715
rejetées	5	6	0	0	0	1	0	1	0	0	5	8
Demandes avec opposition:												
accordées avec rejet des oppositions	13	110	1	18	0	4	0	5	2	10	16	147
rejetées avec rejet des oppositions	1	10	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10
référées en audience publique:												
accordées	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2
rejetées	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Décision autre ou en suspens	86	71	4	8	4	7	4	14	1	1	99	101
TOTAL	**2 129**	**1 436**	**32**	**205**	**16**	**55**	**16**	**178**	**21**	**109**	**2 214**	**1 983**

Note: *Les demandes couvrant les mouvements intra-provincial et extra-provincial sont fusionnées au mouvement extra-provincial.*

Chapitre 4

Les détenteurs, les licences et les permis

Au 31 décembre 1988, 6 050 permis permanents étaient exploités par 3 593 détenteurs. De plus, à cette date, quatorze (14) permis temporaires et douze (12) permis au voyage étaient valides.

Le tableau "Permis et licences en vigueur au 31 décembre 1988 selon l'origine et le processus d'octroi", que l'on trouvera à la fin de ce chapitre, identifie la répartition par origine de ces différentes catégories de permis.

Afin de faciliter l'étude des données relatives à ces permis, les regroupements suivants ont été effectués et seront traités successivement:

- les permis permanents en vigueur au 31 décembre 1988;
- les permis au voyage et les permis temporaires émis en 1988;
- les permis non soumis à l'intérêt public en vigueur au 31 décembre 1988.

Pour chacune de ces catégories, nous avons cru intéressant de traiter de questions telles que l'origine des détenteurs, les classes et les catégories, le territoire autorisé et les groupes de biens transportés.

Il est important de noter que les permis délivrés en vertu de l'Ordonnance générale sur le camionnage encore en vigueur en 1988 ne sont pas considérés dans cette étude. En effet, aucune comparaison de l'offre de transport sous les deux réglementations n'est possible pour l'année 1988, puisque cette année correspond à une période de chevauchement entre les permis émis selon l'O.G.C. et les permis délivrés en vertu de la Loi sur le camionnage. Le rapport de 1989 pourra toutefois être plus explicite à ce sujet en permettant de comparer la situation qui sera effective au 31 décembre 1989, après le remplacement des permis, et celle qui prévalait au 31 décembre 1987.

4.1 Les détenteurs et les permis permanents en vigueur au 31 décembre 1988

A la fin de la première année d'application de la Loi sur le camionnage, 6 050 permis permanents étaient en vigueur. Deux tableaux situés à la fin du chapitre indiquent la répartition des permis et des détenteurs de permis selon l'origine et le mouvement.

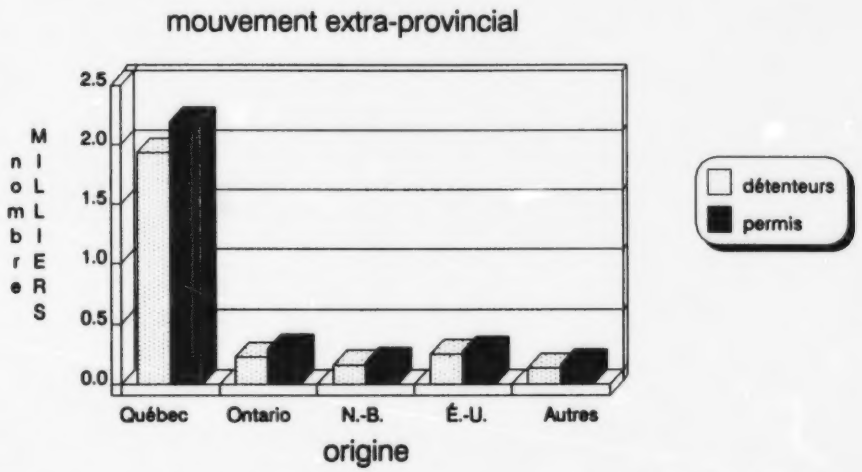
En résumé, les transporteurs québécois comptaient à cette date pour 78,1% de l'ensemble des détenteurs inscrits à la Commission et exploitaient 82,6% des permis en vigueur. Les transporteurs des autres provinces du Canada représentaient 14,8% des détenteurs et 12,6% des permis tandis que les 7,1% de transporteurs américains détenaient 4,8% des permis.

Les permis selon le mouvement

Les transporteurs étrangers effectuent essentiellement du transport extra-provincial: seulement cent vingt-huit (128) des 1 056 permis alors exploités par ceux-ci autorisent un transport intra-provincial, c'est-à-dire un transport effectué entre deux points au Québec par une entreprise extra-provinciale.

D'un autre côté, les transporteurs québécois détenaient à cette date 95,6% des permis de transport local ou intra-provincial, soit 2 799 sur 2 927. Enfin, la part des permis extra-provinciaux détenue par les transporteurs québécois atteignait 70,3%; rappelons qu'un permis extra-provincial autorise soit un transport entre un point du Québec et un autre point à l'extérieur du Québec ou encore un droit de passage sur le territoire du Québec (exploitation en corridor).

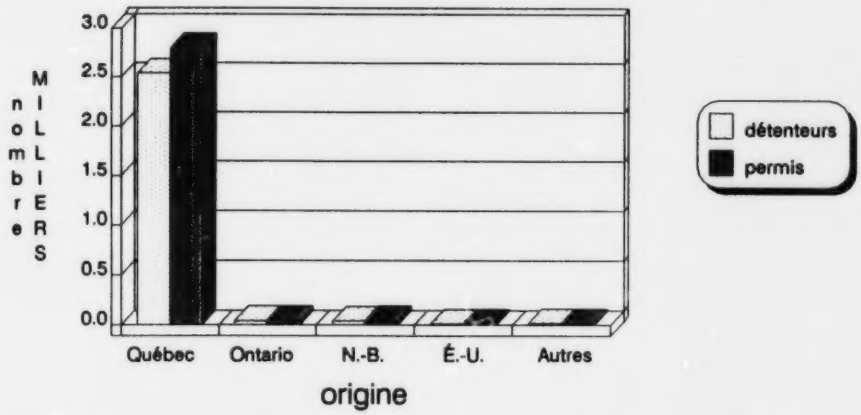
Détenteurs et permis permanents



Source: "Permis et licences permanents en vigueur au 31 décembre 1988" et "Détenteurs de permis et de licences permanents en vigueur au 31 décembre 1988", pages 32 et 33.

Détenteurs et permis permanents

mouvement local ou intra-provincial



Source: "Permis et licences permanents en vigueur au 31 décembre 1988" et "Détenteurs de permis et de licences permanents en vigueur au 31 décembre 1988", pages 32 et 33.

Les permis selon la classe et la catégorie

Une répartition de l'ensemble des permis selon leur classe et leur catégorie et selon l'origine de leurs détenteurs a été effectuée. On trouvera en fin de chapitre un tableau détaillé à ce sujet.

En date du 31 décembre 1988, les permis de transport général public comptaient pour environ la moitié de l'ensemble des permis, soit 3 039 sur 6 050. Ces permis de transport général public étaient exploités par des transporteurs québécois dans une proportion atteignant quatre-vingts pour cent (80%).

Le transport en sous-traitance pour le compte d'un autre transporteur vient au deuxième rang quant au nombre de permis alors en vigueur, soit 2 441 sur 6 050 (40%) dont 2 168 (89%) étaient exploités par des transporteurs québécois.

Les quatre cent trente-trois (433) permis de transport particulier à titre de principal pour un expéditeur, les soixante-quinze (75) permis d'exploitation en corridor et les soixante-deux (62) permis de tirage de remorques et de semi-remorques et de transport effectué par une filiale complètent le portrait des permis en vigueur au 31 décembre 1988. Encore ici, la majorité des permis étaient exploités par des transporteurs québécois, sauf bien entendu dans le cas des permis d'exploitation en corridor, qui autorisent le passage au Québec de véhicules de livraison effectuant un transport entre deux points situés à l'extérieur du Québec.

Les groupes de biens et le territoire de base

Le tableau de la page 36, intitulé "Permis et licences permanents selon le mouvement, le territoire de base et les groupes de biens accordés en vigueur au 31 décembre 1988", permet d'évaluer la situation de l'offre de services de transport au Québec. Ce tableau ne compile cependant que les permis des classes et catégories "transport général public" et "transport particulier - transport à titre de principal", puisque ce sont les seuls types de permis auxquels sont spécifiés des groupes de biens.

La première constatation réside dans le fait que la grande majorité des permis délivrés pour ces deux classes et catégories le sont pour l'ensemble du territoire du Québec, soit dans une proportion de 86,8% (3 013 permis sur 3 472). Cette donnée laisse entendre que la disponibilité de services de transport est assurée en région puisque près de neuf (9) permis sur dix (10) autorisent leur détenteur à desservir l'ensemble du Québec. La Commission ne dispose toutefois d'aucun moyen de vérifier la réalité de cette disponibilité.

D'autre part, le tableau cité précédemment précise aussi le nombre de permis délivrés pour le transport de différents groupes de biens, soit le groupe 35 - marchandises générales, chacun des groupes spécifiquement exclus du groupe 35 dans le Règlement sur le camionnage, les groupes correspondant au transport spécialisé (anciennement les "Produits nommés") et enfin les vingt-neuf (29) groupes restants, qui ont été réunis pour l'objet de cette étude.

Cette compilation indique que la majorité des permis (2 502 sur 3 472) autorisent le transport de marchandises générales, sans restriction sauf les exclusions prévues au règlement. De plus, la Commission a délivré un certain nombre de permis de transport de marchandises générales autorisant aussi le transport de un ou plusieurs groupes faisant partie de ces exclusions. Rappelons que les groupes exclus des marchandises générales sont les suivants: groupe 7 - produits pétroliers et du charbon, groupe 26 - matériel militaire, groupe 31 - monnaie et marchandises précieuses par véhicule blindé, groupe 32 - déménagement et enfin le groupe 34 - explosifs.

La lecture de ce tableau montre que les privilèges conférés aux permis sont très larges dans la majorité des cas: les deux-tiers des permis délivrés autorisent le transport de marchandises générales sur l'ensemble du territoire québécois, ce qui constitue certainement un indicateur du niveau de libéralisation de l'industrie.

4.2 Les permis au voyage et temporaires émis en 1988

Cette section traite des permis de courte durée, soit au voyage ou temporaires, qui ont été émis en 1988. Bien que seulement vingt-six (26) de ces permis étaient en vigueur au 31 décembre 1988, la Commission en a émis cinq cent cinquante et un (551) durant la même année. Ces permis ne sont pas soumis au test d'intérêt public.

On trouvera aux pages 37, 38 et 39 de ce rapport trois (3) tableaux à ce sujet, qui précisent le nombre de permis émis selon l'origine ainsi que les groupes de biens et les territoires les plus fréquemment demandés.

La majorité de ces permis (353, soit 64%) ont autorisé le transport pour un voyage seulement tandis que des permis temporaires ont été émis à cent quatre-vingt-dix-huit (198) reprises.

La distribution de ces permis pour chacune des origines varie fortement selon la nature au voyage ou temporaire du permis. Ainsi, les permis au voyage, conçus pour combler un besoin très ponctuel de service de transport, ont été émis dans soixante-dix pour cent (70%) des cas à des transporteurs américains (248 permis sur 353). Toutefois, les entreprises québécoises ont exploité près de soixante pour cent (60%) des permis temporaires (116 sur 198), qui permettent de répondre à une situation d'urgence. Les entreprises provenant des autres provinces du Canada ont d'autre part obtenu moins du quart de l'ensemble des permis de courte durée. Enfin, mentionnons que la Commission n'a délivré à des transporteurs québécois que vingt et un (21) permis au voyage.

Lorsque ces permis sont ventilés par groupe de biens, on constate que c'est le transport de fruits et de légumes qui a le plus souvent nécessité l'émission de permis au voyage et temporaires. Toutefois, les groupes de biens qui ont fait l'objet d'un service au voyage ou temporaire apparaissent très variés. En effet, bien que le groupe 38 - fruits, légumes, produits de l'horticulture et produits originant de la ferme ait été le groupe le plus souvent demandé, il n'a été autorisé que pour quatre-vingt-dix (90) permis, soit une proportion de dix-huit pour cent (18%) des permis au voyage ou temporaires de transport général public ou de transport particulier à titre de principal. On se rappellera qu'aucun groupe de biens ne doit en effet être spécifié sur les permis des autres classes et catégories.

La diversité de la nature des besoins auxquels répondent les permis de courte durée se fait sentir aussi sur les territoires demandés. On peut de fait constater que le district du Montréal métropolitain a été le territoire le plus fréquemment demandé, avec une occurrence de cent quatre-vingt-dix (190) permis. Les autres territoires les plus souvent inscrits sont respectivement la Communauté urbaine de Montréal (118), le district du Québec métropolitain (66) et les municipalités régionales de comté de Drummond (59) et de Sherbrooke (57). Toutefois, d'autres territoires ont été inscrits sur deux cent quatre-vingt-six (286) permis, soit une majorité. En résumé, les territoires inscrits sur les permis au voyage ou temporaires apparaissent très diversifiés.

4.3 Les permis non soumis au test d'intérêt public en vigueur au 31 décembre 1988

La Loi sur le camionnage précise certains cas où un permis peut être émis sans qu'il soit soumis au test d'intérêt public, c'est-à-dire sans que la demande du permis soit publiée. Cette exemption du test d'intérêt public est appliquée aux types de permis suivants:

- les permis au voyage et temporaires;
- les permis de transport spécialisé (groupes 36 à 40);
- les permis de transport en sous-traitance;
- les permis de transport par une filiale;
- les permis d'exploitation en corridor;
- les permis de tirage de remorques et de semi-remorques, lorsque le transporteur est une personne physique.

L'ensemble des permis non soumis à l'intérêt public représente pratiquement la moitié des permis en vigueur au 31 décembre 1988. Le pourcentage de permis non soumis à l'intérêt public pour chacune des origines ne varie pas sensiblement des taux déjà calculés pour l'ensemble des permis permanents, soumis ou non à ce test. Citons comme exemple que les transporteurs québécois détenaient au 31 décembre 81,4% des permis non soumis à l'intérêt public et 82,6% de l'ensemble des permis permanents. Deux (2) tableaux situés à la fin du chapitre précisent le nombre de ces permis selon la classe, la catégorie, le mouvement et l'origine des détenteurs.

4.4 Les tableaux statistiques

On trouvera dans les prochaines pages les tableaux suivants:

- Permis et licences en vigueur au 31 décembre 1988 selon l'origine et le processus d'octroi;
- Permis et licences permanents en vigueur au 31 décembre 1988;
- Détenteurs de permis et de licences permanents en vigueur au 31 décembre 1988;
- Permis et licences permanents selon l'origine, la classe et la catégorie en vigueur au 31 décembre 1988;
- Détenteurs de permis et de licences permanents selon l'origine, la classe et la catégorie en vigueur au 31 décembre 1988
- Permis et licences permanents selon le mouvement, le territoire de base et les groupes de biens accordés en vigueur au 31 décembre 1988;
- Permis et licences temporaires et au voyage émis en 1988 selon l'origine et la nature;
- Permis et licences temporaires et au voyage émis en 1988 selon l'origine, la nature et les groupes de biens;
- Permis et licences temporaires et au voyage émis en 1988 selon l'origine et la destination du mouvement;
- Permis et licences non soumis à l'intérêt public selon le mouvement, la classe et la catégorie en vigueur au 31 décembre 1988;
- Permis et licences non soumis à l'intérêt public selon l'origine, la classe et la catégorie en vigueur au 31 décembre 1988.

PERMIS ET LICENCES EN VIGUEUR AU 31 DÉCEMBRE 1988 SELON L'ORIGINE ET LE PROCESSUS D'OCTROI

Processus d'octroi	Québec		Ontario		N.-B.		É.-U.		Autres		Total	
	nb.	%	nb.	%	nb.	%	nb.	%	nb.	%	nb.	%
Permis et licences permanents soumis à l'intérêt public	2 526	50,5	227	65,0	38	16,5	140	47,1	101	51,8	3 032	49,9
Permis et licences permanents non soumis à l'intérêt public	2 468	49,3	118	33,8	192	83,1	151	58,8	89	45,6	3 018	49,7
Permis et licences temporaires	9	0,2	3	0,9	1	0,4	1	0,3	0	0,0	14	0,2
Permis et licences au voyage	1	0,0	1	0,3	0	0,0	5	1,7	5	2,6	12	0,2
TOTAL	**5 004**	**100**	**349**	**100**	**231**	**100**	**297**	**100**	**195**	**100**	**6 076**	**100**

PERMIS ET LICENCES PERMANENTS EN VIGUEUR AU 31 DÉCEMBRE 1988

Mouvement	Québec		Ontario		N.-B.		É.-U.		Autres		Total	
	nb.	%	nb.	%	nb.	%	nb.	%	nb.	%	nb.	%
Local	913	18,3	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	914	15,1
Intra-provincial	1 886	37,8	47	13,6	46	20,0	13	4,5	21	11,1	2 013	33,3
Extra-provincial	2 195	44,0	297	86,1	184	80,0	278	95,5	169	88,9	3 123	51,6
TOTAL	**4 994**	**100**	**345**	**100**	**230**	**100**	**291**	**100**	**190**	**100**	**6 050**	**100**

DÉTENTEURS DE PERMIS ET DE LICENCES PERMANENTS EN VIGUEUR AU 31 DÉCEMBRE 1988

Mouvement	Québec		Ontario		N.-B.		É.-U.		Autres		Total	
	nb.	%	nb.	%	nb.	%	nb.	%	nb.	%	nb.	%
Local	875	99,9	1	0,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	876	100
Intra-provincial	1 666	93,1	45	2,5	44	2,5	13	0,7	21	1,2	1 789	100
Extra-provincial	1 934	71,1	230	8,5	164	6,0	255	9,4	138	5,1	2 721	100
TOTAL	**2 805**	**78,1**	**231**	**6,4**	**164**	**4,6**	**255**	**7,1**	**138**	**3,8**	**3 593**	**100**

Note: *Pour chacune des origines, le total de détenteurs est inférieur à la somme des détenteurs de chacun des mouvement, puisqu'un même détenteur extra-provincial peut détenir des permis de plus d'un mouvement.*

PERMIS ET LICENCES PERMANENTS SELON L'ORIGINE LA CLASSE ET LA CATÉGORIE EN VIGUEUR AU 31 DÉCEMBRE 1988

Classe et catégorie	Québec	Ontario	N.-B.	É.-U.	Autres	Total
Transport général public	2 457	178	42	243	119	3 039
Transport particulier à titre principal	303	85	4	29	12	433
Transport particulier en sous-traitance	2 168	59	172	10	32	2 441
Corridor	11	19	11	9	25	75
Autres: tirage et filiale	55	4	1	0	2	62
TOTAL	**4 994**	**345**	**230**	**291**	**190**	**6 050**

DETENTEURS DE PERMIS ET DE LICENCES PERMANENTS SELON L'ORIGINE, LA CLASSE ET LA CATEGORIE EN VIGUEUR AU 31 DÉCEMBRE 1988

Classes et catégories	Québec	Ontario	N.-B.	E.-U.	Autres	Total
Transport général public	1 574	158	31	225	99	2 087
Transport particulier à titre principal	204	52	4	21	9	290
Transport particulier en sous-traitance	1 228	37	132	9	27	1 433
Corridor	11	19	11	9	25	75
Autres: tirage et filiale	39	2	1	0	2	44
TOTAL	**2 805**	**231**	**164**	**255**	**138**	**3 593**

Note: *Pour chacune des origines, le total de détenteurs est inférieur à la somme des détenteurs de chacune des classes et des catégories, puisqu'un même détenteur peut détenir des permis de plus d'une classe et d'une catégorie.*

PERMIS ET LICENCES PERMANENTS SELON LE MOUVEMENT, LE TERRITOIRE DE BASE ET LES GROUPES DE BIENS ACCORDÉS EN VIGUEUR AU 31 DÉCEMBRE 1988

Groupes de biens	Local		Intra-provincial		Extra-provincial		Total	
	Tout Québec	Partie Québec	Tout Québec	Partie Québec	Tout Québec	Partie Québec	Tout Québec	Partie Québec
1. Marchandises générales (groupe 35)	388	50	798	28	1 110	128	2 296	206
2. Produits pétroliers et du charbon (groupe 7)	117	17	297	9	368	22	782	48
3. Matériel militaire (groupe 26)	66	5	237	6	278	11	581	22
4. Monnaie par véhicule blindé (groupe 31)	3	0	11	1	12	1	26	2
5. Déménagement (groupe 32)	218	21	425	8	447	12	1 090	41
6. Explosifs (groupe 34)	5	0	33	2	36	4	74	6
7. Transport spécialisé (groupes 36 à 40)	27	10	105	1	286	28	418	39
8. Marchandises désignées dans les autres groupes que ci-haut	68	72	67	21	145	95	280	188
TOTAL	**486**	**146**	**975**	**56**	**1 552**	**257**	**3 013**	**459**

Notes: *Pour chacun des mouvements et des territoires de base, le total de permis est inférieur à la somme des permis par groupe de biens, puisque plus d'un groupe de biens peuvent être spécifiés à un permis.*

Aucune marchandise ne devait être spécifiée aux 2 578 permis de classe et catégorie différente de transport général public ou transport particulier à titre de principal.

PERMIS ET LICENCES TEMPORAIRES ET AU VOYAGE ÉMIS EN 1988 SELON L'ORIGINE ET LA NATURE

Permis et licences	Québec	Ontario	N.-B.	É.-U.	Autres	Total
Temporaire	116	29	4	34	15	198
Au voyage	21	34	5	248	45	353
TOTAL	**137**	**63**	**9**	**282**	**60**	**551**

PERMIS ET LICENCES TEMPORAIRES ET AU VOYAGE ÉMIS EN 1988 SELON L'ORIGINE, LA NATURE ET LES GROUPES DE BIENS

Groupe de biens	Québec		Ontario		N.-B.		É.-U.		Autres		Total	
	T.	V.	T.	V.	T.	V.	T.	V.	T.	V.	T.	V.
Groupe 38 (Fruits et légumes)	2	0	0	1	0	0	2	75	0	10	4	86
Groupe 14 (Machines industrielles et agricoles)	4	1	5	4	0	0	4	30	0	9	13	44
Groupe 11 (Produits chimiques)	2	0	2	3	0	0	11	19	4	0	19	22
Groupe 12 (Produits métalliques)	9	0	3	4	0	1	4	11	2	4	18	20
Groupe 35 (Marchandises générales)	17	3	3	1	1	1	1	4	0	1	22	10
Autres groupes	57	18	19	18	3	3	13	107	5	21	97	166
TOTAL	**76**	**21**	**29**	**31**	**4**	**5**	**32**	**245**	**11**	**42**	**152**	**344**

Note: *Aucune marchandise ne devait être spécifiée pour les cinquante-cinq (55) permis au voyage et temporaires de classe et catégorie différente de transport général public et transport particulier à titre de principal.*

Légende: *T. = temporaire*
V. = au voyage

PERMIS ET LICENCES TEMPORAIRES ET AU VOYAGE ÉMIS EN 1988 SELON L'ORIGINE ET LA DESTINATION DU MOUVEMENT

Origine	Mtl-métro.	C.U.M.	Qué.-métro.	Drummond	Sherbrooke	Autres M.R.C.	Total
Québec	49	36	35	28	30	89	104
Ontario	28	9	8	5	6	35	59
Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	8	8
États-Unis	102	64	20	25	21	124	278
Autres	11	9	3	1	0	30	53
TOTAL	**190**	**118**	**66**	**59**	**57**	**286**	**502**

Note: *Aucun territoire situé à l'intérieur du Québec ne devait être indiqué aux quarante-neuf (49) permis de classe et catégorie "transport particulier - transport en sous-traitance", "exploitation en corridor" et "autorisation d'exploiter temporairement".*

PERMIS ET LICENCES NON SOUMIS À L'INTÉRÊT PUBLIC SELON LE MOUVEMENT, LA CLASSE ET LA CATÉGORIE EN VIGUEUR AU 31 DÉCEMBRE 1988

Classe et catégorie	Local	Intra-prov.	Extra-prov.	Autre	Total
Transport général public	33	106	306	0	445
Transport particulier à titre principal	6	5	22	0	33
Transport particulier en sous-traitance	263	960	1 218	0	2 441
Transport particulier pour le tirage	9	4	3	0	16
Transport par une filiale	1	13	16	0	30
Exploitation en corridor	0	0	75	0	75
Autorisation d'exploiter temporairement	0	0	0	4	4
TOTAL	**312**	**1 088**	**1 640**	**4**	**3 044**

Note: *Le mouvement "autre" s'applique à une autorisation d'exploiter temporairement parce que l'on n'indique pas le mouvement du ou des permis que son détenteur est autorisé à exploiter.*

PERMIS ET LICENCES NON SOUMIS À L'INTÉRÊT PUBLIC SELON L'ORIGINE, LA CLASSE ET LA CATÉGORIE EN VIGUEUR AU 31 DÉCEMBRE 1988

Classe et catégorie	Québec	Ontario	N.-B.	E.-U.	Autres	Total
Transport général public	243	35	8	130	29	445
Transport particulier à titre principal	15	5	1	7	5	33
Transport particulier en sous-traitance	2 168	59	172	10	32	2 441
Transport particulier pour le tirage	16	0	0	0	0	16
Transport par une filiale	23	4	1	0	2	30
Exploitation en corridor	11	19	11	9	25	75
Autorisation d'exploiter temporairement	4	0	0	0	0	4
TOTAL	**2 480**	**122**	**193**	**156**	**93**	**3 044**

Chapitre 5

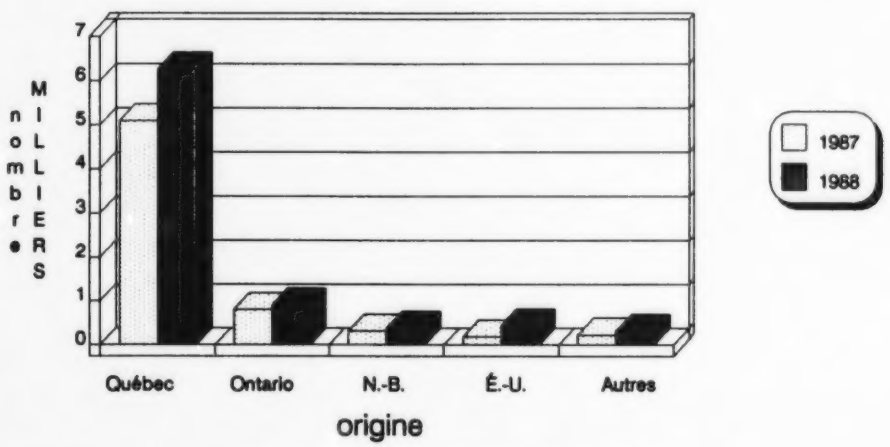
L'évolution et la structure du marché

La Loi sur le camionnage ayant notamment comme objectif de libéraliser l'accès à l'industrie du camionnage, il apparaît important d'examiner l'impact de cette libéralisation sur le nombre de transporteurs et les différents mouvements d'entrée ou de sortie sur le marché.

5.1 Les détenteurs de permis

L'histogramme ci-bas illustre le nombre de transporteurs actifs inscrits à la Commission au 31 décembre 1987 et au 31 décembre 1988. Notons que les chiffres de décembre 1988 incluent à la fois les transporteurs exploitant des permis émis en vertu de l'Ordonnance générale sur le camionnage et les détenteurs de nouveaux permis de camionnage.

Détenteurs de permis



Source: "Détenteurs de permis", page 46.

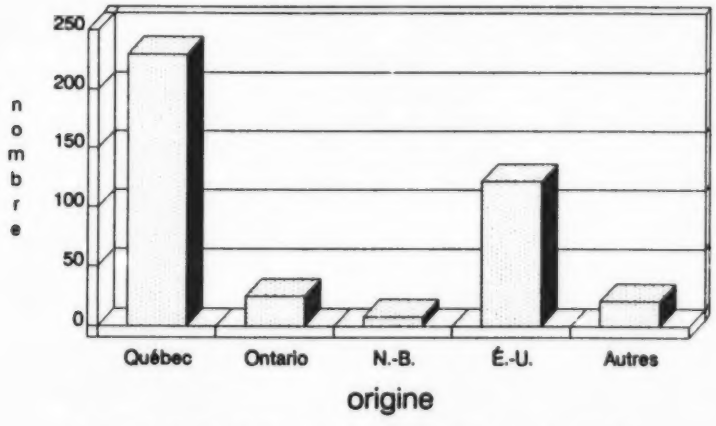
Une progression assez importante du nombre de transporteurs s'est fait sentir au cours de l'année 1988: en effet, leur nombre est passé de 6 621 à 8 297, soit une augmentation de vingt-cinq pour cent (25%). Le pourcentage du nombre de transporteurs par origine pour chacune des deux années est demeuré toutefois assez stable. Ainsi, les transporteurs québécois comptaient pour 76,9% des détenteurs (5 094) en 1987 et pour 75,5% (6 258) en 1988. Le seul écart notable touche les entreprises de transport américaines, dont la proportion passe de 2,8% (184) en 1987 à 5,2% (433) en 1988.

La progression du nombre de détenteurs de permis en général, et parmi ceux-ci des transporteurs américains en particulier, doit être considérée avec prudence. En effet, les cinq cent soixante-dix-neuf (579) entreprises qui effectuaient du transport de produits nommés à la fin de l'année 1987 détenaient des permis émis en vertu du Règlement sur le transport de produits nommés, et non en fonction de l'Ordonnance générale sur le camionnage. Conséquemment, ils n'ont pas été comptés dans les 6 621 détenteurs de permis délivrés en vertu de l'O.G.C.. Le siège social de ces entreprises était situé aux États-Unis dans trois cent quarante-neuf (349) cas et au Québec dans cent soixante-quatre cas (164), les soixante-sept (67) autres transporteurs de produits nommés provenant des autres provinces canadiennes. Par contre, une partie de ces détenteurs de permis de produits nommés ont certainement obtenu des permis émis en vertu des nouvelles dispositions légales.

5.2 Les retraits du marché en 1988

Au cours de l'année 1988, quatre cent six (406) détenteurs de permis ont quitté le marché du camionnage réglementé au Québec. Aux fins de ce rapport, en effet, un transporteur est considéré s'être retiré du marché lorsqu'il ne détient plus aucun permis de camionnage en vigueur à la Commission.

Retraits du marché



Source: "Retraits du marché selon l'origine", page 47.

Il faut toutefois tenir compte que parmi ces quatre cent six (406) détenteurs, un nombre considérable (131) représente des entreprises qui n'avaient jamais introduit de demandes relatives au camionnage à la Commission avant 1988. Il s'agit donc selon toute probabilité de transporteurs ayant obtenu un ou des permis temporaires ou au voyage, expirés depuis. Un bon indicateur à ce sujet réside dans le fait que cent vingt-deux (122) de ces quatre cent six (406) détenteurs retirés du marché sont américains et que nous avons déjà constaté au chapitre précédent que la majorité des permis de courte durée sont attribués à des transporteurs de ce pays.

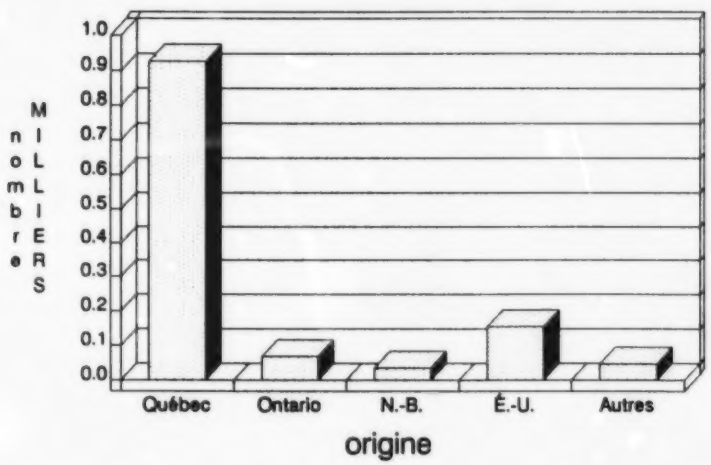
Les motifs qui poussent un transporteur à se retirer du marché peuvent être très diversifiés et la Commission n'enregistre pas de données précises à ce sujet. Toutefois, l'article 36 de la Loi sur le camionnage, qui autorise la Commission à révoquer les permis d'un détenteur lorsque celui-ci ne satisfait plus notamment aux conditions de délivrance d'un permis, a été appliqué à trente-cinq (35) reprises dont trente (30) fois à l'encontre de transporteurs québécois.

On trouvera à la fin du chapitre des tableaux identifiant le nombre de transporteurs retirés du marché selon l'origine et le motif.

5.3 Les nouveaux détenteurs en 1988

Durant l'année 1988, 1 232 transporteurs sont entrés sur le marché du camionnage réglementé. De ceux-ci, les trois quarts (926) proviennent du Québec tandis que les cent cinquante-cinq (155) nouveaux transporteurs américains ont contribué à accroître la présence des entreprises de camionnage des États-Unis sur le marché québécois, tel qu'indiqué plus haut. Enfin, cent cinquante et une (151) entreprises d'autres provinces du Canada ont elles aussi présenté une première demande à la Commission et obtenu un permis permanent.

Nouveaux détenteurs



Source: "Nouveaux détenteurs de permis selon le mouvement et l'origine", page 49.

La tendance déjà observée sur la faible présence des transporteurs non québécois sur le segment du transport local ou intra-provincial se fait sentir avec au moins autant d'intensité dans le cas des nouveaux détenteurs. En effet, bien qu'il y ait eu près de trois cents (300) nouveaux détenteurs étrangers, seulement vingt (20) d'entre eux offrent au moins un service de transport intra-provincial, comparativement à huit cent dix-huit (818) nouvelles entreprises québécoises détenant au moins un permis de transport local ou intra-provincial. Le tableau "Nouveaux détenteurs de permis selon le mouvement et l'origine", que l'on trouvera à la fin de ce chapitre, apporte des précisions à ce sujet.

En ce qui concerne le transport extra-provincial, on peut constater que les nouveaux détenteurs américains semblent très actifs sur le segment du transport général public. Ainsi, bien qu'ils ne représentent que 12,6% (155 sur 1 232) de l'ensemble des nouveaux détenteurs, ils comptent pour 23,1% (142 sur 616) des nouveaux détenteurs effectuant du transport général public. De plus, les nouveaux détenteurs américains ont obtenu des permis de cette classe dans 91,6% des cas.

La croissance apparente de la part des transporteurs américains est toutefois due à l'incorporation du transport des anciens produits nommés à la réglementation sur le camionnage. On sait que les services qu'autorisait un permis de transport de produits nommés peuvent maintenant être effectués en vertu d'une licence de camionnage extra-provincial de transport général public pour les groupes de biens portant les numéros 36 à 40. Or, nous avons remarqué que la majorité des détenteurs américains de permis de transport général public effectuent justement ce genre de transport (126 détenteurs sur 225). Il est donc probable qu'une majorité des cent quarante-deux (142) nouveaux détenteurs américains de permis de transport général public offrait déjà des services de transport au Québec avant l'entrée en vigueur de la Loi sur le camionnage, en vertu de permis émis selon le Règlement sur le transport de produits nommés. La première année d'application de la Loi sur le camionnage n'a donc pas conduit à une modification sensible de la répartition par origine des entreprises de camionnage oeuvrant sur le marché québécois du transport extra-provincial.

5.4 Les tableaux statistiques

On trouvera dans les prochaines pages les tableaux suivants:

- Détenteurs de permis;
- Retraits du marché selon l'origine;
- Motif du retrait selon l'origine et le type d'entreprise;
- Nouveaux détenteurs de permis selon le mouvement et l'origine;
- Nouveaux détenteurs de permis selon l'origine, la classe et la catégorie.

DÉTENTEURS DE PERMIS

Origine	31 décembre 1987				31 décembre 1988	
	O.G.C.		PRODUITS NOMMÉS		O.G.C. ET LOI 76	
	nb.	%	nb.	%	nb.	%
Québec	5 094	76,9	167	28,8	6 258	75,5
Ontario	804	12,1	29	5,0	902	10,8
Nouveau-Brunswick	311	4,7	7	1,2	384	4,6
États-Unis	184	2,8	349	60,3	433	5,2
Autres	228	3,5	27	4,7	320	3,9
TOTAL	**6 621**	**100**	**579**	**100**	**8 297**	**100**

Notes: *O.G.C.: Ordonnance générale sur le camionnage*
Produits nommés: Règlement sur le transport de produits nommés
Loi 76: Loi sur le camionnage

Pour l'année 1987, on ne peut additionner les détenteurs de permis émis selon l'O.G.C. et ceux détenant des permis délivrés selon le Règlement sur le transport de produits nommés, puisqu'un même transporteur pouvait alors détenir des permis dans le cadre des deux réglementations.

RETRAITS DU MARCHÉ SELON L'ORIGINE

Origine	1988	1989	1990
Québec	230		
Ontario	25		
Nouveau-Brunswick	8		
États-Unis	122		
Autres	21		
TOTAL	**406**		

MOTIF DU RETRAIT SELON L'ORIGINE ET LE TYPE D'ENTREPRISE

Motif	Québec		Ontario	N.-B.	É.-U.	Autres	Total	
	Local	Extra	Extra	Extra	Extra	Extra	Local	Extra
Révocation (art. 36) assurance, sécurité	8	22	1	0	4	0	8	27

NOUVEAUX DÉTENTEURS DE PERMIS SELON LE MOUVEMENT ET L'ORIGINE

Origine	Local		Intra-prov.		Extra-prov.		Total	
	nb.	%	nb.	%	nb.	%	nb.	%
Québec	338	100,0	480	96,8	588	65,8	926	75,2
Ontario	0	0,0	13	2,6	69	7,7	69	5,6
Nouveau-Brunswick	0	0,0	2	0,4	36	4,0	36	2,9
États-Unis	0	0,0	4	0,8	155	17,3	155	12,6
Autres	0	0,0	1	0,2	46	5,1	46	3,7
TOTAL	**338**	**27,4**	**500**	**40,6**	**894**	**72,6**	**1 232**	**100,0**

Note: *Pour chacune des origines, le total de détenteurs est inférieur à la somme des détenteurs de chacun des mouvements, puisqu'un même détenteur extra-provincial peut détenir des permis de plus d'un mouvement.*

NOUVEAUX DÉTENTEURS DE PERMIS SELON L'ORIGINE, LA CLASSE ET LA CATÉGORIE

Origine	Transport général public	Transport particulier, titre princ.	Transport particulier, sous-trait.	Tirage, filiale et corridor	Total
Québec	386	23	545	14	926
Ontario	45	11	14	1	69
Nouveau-Brunswick	6	1	30	3	36
États-Unis	142	7	5	4	155
Autres	37	4	4	12	46
TOTAL	**616**	**46**	**598**	**34**	**1 232**

Note: *Pour chacune des origines, le total de détenteurs est inférieur à la somme des détenteurs de chacune des classes et catégories, puisqu'un même détenteur peut détenir des permis de plus d'une classe et catégorie.*

Conclusion

L'entrée en vigueur le 13 janvier 1988 de la Loi sur le camionnage soulevait plusieurs questions, notamment en ce qui concernait l'application du test d'intérêt public ainsi que l'impact de la libéralisation recherchée par la loi concernant l'entrée sur le marché de transporteurs provenant des autres provinces canadiennes et des États-Unis.

Après une année d'application de cette loi, certaines tendances peuvent déjà être identifiées. Ainsi, la grande majorité des demandes de permis et de licences sont accordées, ce taux ayant atteint 93,9% en 1988. D'autre part, la première année d'application du test d'intérêt public a permis de cerner plus précisément cette notion. En effet, aucune demande de permis ou de licence n'a échoué le test d'intérêt public puisque, sur les trois (3) demandes référées en audience publique, la Commission a déjà accordé la licence demandée dans deux cas tandis que la troisième cause demeure encore en suspens.

D'autre part, les nouvelles règles de délivrance des permis qui sont décrites dans la Loi sur le camionnage et dans ses règlements d'application ont permis d'accélérer grandement le traitement des demandes et d'améliorer ainsi le service à la clientèle, le délai de traitement moyen diminuant de l'ordre de soixante pour cent (60%).

De plus, bien que la première année d'application de la Loi sur le camionnage ait vu le nombre de détenteurs inscrits à la Commission s'accroître d'environ vingt-cinq pour cent (25%), on ne constate qu'une faible présence des transporteurs provenant de l'extérieur du Québec sur le marché local et intra-provincial. En effet, ces entreprises de camionnage n'exploitent que cent vingt-huit (128) des 2 927 nouveaux permis de camionnage autorisant un transport entre deux points situés au Québec. En ce qui concerne le transport extra-provincial, aucune modification sensible de la distribution par origine des transporteurs oeuvrant au Québec ne s'est non plus fait sentir. La libéralisation de l'industrie du camionnage n'a donc induit aucune pénétration massive de transporteurs étrangers sur le marché du transport au Québec.

En ce qui concerne la deuxième année d'application de cette loi, soit 1989, il est déjà possible d'identifier certains points qui seront traités plus longuement dans le rapport qui sera produit. En effet, le transport extra-provincial de matières en vrac sera sous peu intégré à l'ensemble du cadre législatif et réglementaire sur le camionnage; de plus, l'opération de remplacement des permis émis en vertu de l'Ordonnance générale sur le camionnage doit être terminée le 30 juin 1989. Le rapport de l'année 1989 pourra donc comparer plus clairement l'offre de transport dans le nouveau cadre législatif, comparativement à la situation qui prévalait au jour de l'abrogation de l'Ordonnance générale sur le camionnage.

La Commission se propose aussi dans le prochain rapport de faire référence à des études de marché en cours qui permettront davantage de déceler les mouvements de l'industrie d'autant plus que le simple état statistique ne permet pas de tirer des conclusions valables sur ce point. En effet, la nature, les classes et les catégories de permis anciens et nouveaux étant bien différentes, il n'est pas possible par ce seul moyen d'expliquer la nature et le volume des opérations de transport sur le territoire du Québec.

Dans l'année 1988, tous les effets ne se sont pas produits. On s'est aperçu que l'industrie a marqué un temps d'arrêt pour évaluer et soupeser les nouvelles législations et réglementations. Ce n'est que vers la fin d'année que le rythme d'introduction des demandes attendues, dans le cadre de la déréglementation, a pris son essor et il se poursuit depuis le début de 1989 d'une façon soutenue.

Une chose toutefois est certaine, les usagers disposent d'un plus grand nombre d'offres de services faites par de plus nombreux détenteurs de permis dans un cadre plus libre puisque les taux et tarifs sont tout à fait déréglementés, bien que les règles de sécurité et d'assurances sont plus exigeantes.

En dernier lieu, soulignons que pour l'année 1990, la Commission entend effectuer une consultation auprès de l'ensemble des titulaires de permis, aux termes de l'article 30 de la Loi sur le camionnage. Cette consultation permettra de compléter le portrait global des effets de l'application des nouvelles dispositions législatives en matière de camionnage rémunéré au Québec.